



Bruksela, dnia 17.10.2023 r.
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenia (WE) nr 80/2009, (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 165/2014
w odniesieniu do niektórych wymogów sprawozdawczych w dziedzinie transportu
drogowego i lotnictwa**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W komunikacie pt. „Długoterminowa konkurencyjność UE: perspektywa na przyszłość po 2030 r.”⁽¹⁾ Komisja podkreśliła znaczenie systemu regulacyjnego zapewniającego osiągnięcie celów przy minimalnych kosztach. W związku z tym zobowiązała się do podjęcia nowych kroków, aby zrationalizować i uprościć wymogi sprawozdawcze, a ostatecznym celem jest zmniejszenie takich obciążeń o 25 % bez podważania powiązanych celów polityki.

Wymogi sprawozdawcze odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu prawidłowego egzekwowania przepisów i ich właściwego monitorowania. Koszty związane z tymi wymogami są w dużej mierze kompensowane korzyściami, jakie z nich wynikają, w szczególności w zakresie monitorowania i zapewniania zgodności z kluczowymi środkami z zakresu polityki. Wymogi sprawozdawcze mogą jednak również nakładać nieproporcjonalne obciążenia na zainteresowane strony, szczególnie na MŚP i mikroprzedsiębiorstwa, również biorąc pod uwagę zmiany organizacyjne i technologiczne, które wymagają korekty pierwotnych wymogów sprawozdawczych. Ich kumulacja w czasie może prowadzić do zbędnych, nakładających się lub przestarzałych obowiązków, nieefektywnej częstotliwości i terminów lub nieodpowiednich metod zbierania danych.

Priorytetem Komisji jest więc upraszczanie obowiązków sprawozdawczych i zmniejszanie obciążenia administracyjnego. W tym kontekście niniejszy wniosek ma na celu uproszczenie inicjatyw w obszarze polityki transportowej dotyczących w szczególności transportu drogowego i lotniczego.

We wniosku znosi się lub upraszcza szczególne obowiązki sprawozdawcze organów publicznych w następujący sposób:

- wniosek spowoduje zniesienie wynikającego z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009² obowiązku składania przez sprzedawców komputerowych systemów rezerwacji (KSR) co cztery lata i na wniosek Komisji sprawozdań zawierających szczegółowe informacje na temat struktury własności i modeli zarządzania. Przedmiotowy obowiązek sprawozdawczy ma na celu monitorowanie stosowania art. 10 tego rozporządzenia, ustanawiającego szczegółowe zasady dla przewoźników macierzystych, które mają w szczególności uniemożliwić tym przewoźnikom dyskryminowanie konkurencyjnych KSR oraz uniemożliwić, aby KSR będące własnością tych przewoźników dyskryminowały przewoźników macierzystych innych KSR. W ocenie tego rozporządzenia³ z 2020 r. zasugerowano, że przepis ten wydaje się zbędny, ponieważ linie lotnicze nie są już właścicielami KSR, w związku z czym przedkładanie sprawozdania poddanego audytowi nie jest już uzasadnione. Komisja powinna jednak zachować dotychczasowe uprawnienia do wnioskowania o przedmiotowe sprawozdania, aby móc skutecznie egzekwować art. 10, jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze obejmie udział w KSR w przyszłości. Usuwa się również przepis zobowiązujący sprzedawców do

¹ COM(2023) 168.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 47).

³ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=pl](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=pl)

informowania Komisji o tożsamości audytora przed potwierdzeniem jego powołania i umożliwiającą Komisji zwrócenie się o jego zastąpienie;

- usuwa się określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010⁴ obowiązek publikowania sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa na szczeblu krajowym. Obowiązek ten jest obecnie zbędny ze względu na coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa publikowane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- Znosi się również określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁵ obowiązek państw członkowskich dotyczący przedkładania Komisji wykazu warsztatów, które mogą przeprowadzać instalacje, kontrole i naprawy tachografów, oraz obowiązek publikowania tych wykazów przez Komisję. Wadą tych wykazów to, że przedstawiały jedynie zdawkowe informacje na temat zatwierdzonych warsztatów. Zastępuje się go zobowiązaniem państw członkowskich do publikowania tych informacji na publicznie dostępnej stronie internetowej i ich ciągłego aktualizowania, a także do publikowania przez Komisję wykazu tych stron internetowych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wniosek jest częścią pierwszego pakietu środków mających na celu racjonalizację wymogów sprawozdawczych. Jest to etap w ramach ciągłego procesu, w którym kompleksowo analizuje się istniejące wymogi sprawozdawcze w celu oceny ich dalszej przydatności i zwiększenia ich skuteczności.

Racjonalizacja wprowadzona za pomocą tych środków nie będzie miała wpływu na osiągnięcie celów w tym obszarze polityki, ponieważ nie zakłócają one wypełniania przez państwa członkowskie podstawowych zobowiązań.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

W ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) Komisja zapewnia, aby jej przepisy były adekwatne do zakładanych celów, ukierunkowane na potrzeby zainteresowanych stron oraz minimalizowały obciążenia, a jednocześnie osiągały swoje cele. Niniejsze wnioski są zatem częścią programu REFIT i przyczyniają się do zmniejszenia złożoności obciążeń sprawozdawczych wynikających z otoczenia prawnego UE.

Chociaż niektóre wymogi sprawozdawcze są konieczne, powinny być one jak najbardziej skuteczne, nie powinny się nakładać ani powodować zbędnych obciążeń, a ich wypełnianie powinno się odbywać przy jak największym wykorzystaniu rozwiązań cyfrowych i interoperacyjnych.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

Obecne wnioski przyczyniają się do racjonalizacji wymogów sprawozdawczych, dzięki czemu realizacja celów prawodawstwa staje się bardziej skuteczna i mniej uciążliwa dla organów publicznych oraz przedsiębiorstw.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą prawną rozporządzenia (WE) nr 80/2009 są art. 71 i art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, obecnie odpowiednio art. 91 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), podstawą prawną rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jest art. 91 TFUE, a rozporządzenia (UE) nr 996/2010 – art. 100 ust. 2 TFUE. W związku z tym podstawą prawną rozporządzenia, którego dotyczy wniosek, powinny być art. 91 i art. 100 ust. 2 TFUE.

• Pomocniczość

Odnośne wymogi w zakresie sprawozdawczości wynikają z prawa UE. Ich racjonalizację jest zatem najlepiej przeprowadzić na szczeblu UE, aby zapewnić pewność prawa i spójność sprawozdawczości. Zapewni to równe warunki działania przedsiębiorstwom i organom administracji publicznej w całej UE, które skorzystają z racjonalizacji wymogów sprawozdawczych wynikających z tych wniosków.

• Proporcjonalność

Dzięki racjonalizacji wymogów sprawozdawczych uproszczone zostaną ramy prawne poprzez wprowadzenie minimalnych zmian w istniejących wymogach, które nie mają wpływu na istotę szerszego celu polityki. Wniosek ogranicza się zatem do tych zmian, które są niezbędne do zapewnienia skutecznej sprawozdawczości bez zmiany któregokolwiek z istotnych elementów odnośnego prawodawstwa.

• Wybór instrumentu

Proponowane rozporządzenie zmienia trzy rozporządzenia, które mają spójną podstawę prawną, a zmiany dotyczą wyłącznie wymogów w zakresie sprawozdawczości. Poprawki te należy zatem uwzględnić w jednym wniosku ustawodawczym.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Nie dotyczy

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Nie dotyczy

• Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Niniejsze wnioski zostały opracowane na podstawie procesu wewnętrznej kontroli istniejących obowiązków sprawozdawczych i w oparciu o doświadczenia z wdrażania odnośnych przepisów. Ponieważ jest to etap w procesie ciągłej oceny wymogów sprawozdawczych wynikających z unijnych przepisów, kontynuowana będzie kontrola takich obciążeń i ich wpływu na zainteresowane strony.

- **Ocena skutków**

Wniosek dotyczy ograniczonych i ukierunkowanych zmian w prawodawstwie w celu racjonalizacji wymogów sprawozdawczych. Wynikają one z doświadczeń zgromadzonych przy wdrażaniu przepisów. Zmiany te nie mają znaczącego wpływu na politykę, a jedynie zapewniają bardziej efektywne i skuteczne jej wdrażanie. Ich ukierunkowany charakter i brak ewentualnych wariantów strategicznych sprawiają, że ocena skutków nie jest konieczna.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Jest to wniosek REFIT, którego celem jest uproszczenie prawodawstwa i zmniejszenie obciążeń dla zainteresowanych stron, w szczególności organów publicznych.

Dzięki wnioskowi dotyczącemu zmiany rozporządzenia (WE) nr 80/2009 sprzedawcy KSR zostaną zwolnieni z obowiązku przedkładania Komisji co cztery lata sprawozdań poddanych audytowi, a tym samym z związanych z tym kosztów. Obowiązek przedkładania takich sprawozdań na wniosek Komisji ma nadal zastosowanie, ale przedsiębiorstwa te nie są już zobowiązane do wcześniejszego powiadomienia Komisji o tożsamości audytora przed powołaniem, a Komisja nie ma już możliwości zwrócenia się o zmianę audytora, co było zarówno uciążliwe, jak i potencjalnie kosztowne.

Propozycja zniesienia spoczywającego na administracjach krajowych obowiązku sporządzania corocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa zmniejsza ich obciążenia administracyjne.

Jeśli chodzi o obowiązek sprawozdawczy przewidziany w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 nakładający na państwa członkowskie wymóg składania sprawozdań na temat zatwierdzonych warsztatów, które mogą instalować, sprawdzać lub naprawiać tachografy – oraz kart wydawanych tym warszatom – proponowany system jest bardziej racjonalny i skuteczny, ponieważ wykaz takich warsztatów będzie stale aktualizowany z korzyścią dla organów egzekwowania prawa i operatorów. Obecny system sprawozdawczości zawiera jedynie pobieżne informacje o zatwierdzonych warsztatach, a w szczególności o wydanych im kartach. Ponieważ karty wydawane warszatom są ważne tylko przez jeden rok, wykazy przesyłane Komisji przez państwa członkowskie stopniowo stają się nieaktualne w kolejnym roku, a następnie prawie całkowicie przestarzałe blisko rok później. Publiczne udostępnianie zaktualizowanych wykazów zmniejsza koszty wdrażania i egzekwowania przepisów dla kierowców i przewoźników poprzez zapewnienie im dostępu do zatwierdzonych warsztatów i instalatorów, w szczególności w innych państwach członkowskich, a także organów egzekwowania prawa, które musiałyby sprawdzać te wykazy do celów egzekwowania prawa. Państwa członkowskie, które posiadają już taką stronę internetową, nie odczują żadnych zmian w obciążeniach administracyjnych wynikających z niniejszego wniosku.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy

Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Art. 1 zmieniający rozporządzenie (WE) nr 80/2009

Art. 12 rozporządzenia (WE) nr 80/2009 stanowi obecnie, że co cztery lata lub na wniosek Komisji sprzedawcy KSR muszą przedkładać niezależnie poddane audytowi sprawozdanie zawierające szczegółowe informacje na temat struktury własności i modelu zarządzania. Ponadto muszą oni poinformować Komisję o tożsamości audytora, a Komisja może zażądać jego zastąpienia. Zgodnie ze zmienionym wnioskiem sprzedawcy będą zobowiązani do przedłożenia sprawozdania poddanego niezależnemu audytowi jedynie na wniosek Komisji.

Art. 2 zmieniający rozporządzenie (UE) nr 996/2010

Art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 zobowiązuje obecnie państwa członkowskie do publikowania corocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa. W art. 2 wniosku usunięto ten przepis, ponieważ coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa jest obecnie publikowane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Art. 3 zmieniający rozporządzenie (UE) nr 165/2014

Art. 24 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nakłada na państwa członkowskie wymóg corocznego przekazywania Komisji wykazu zatwierdzonych warsztatów i wydanych im kart, a także zobowiązuje Komisję do publikowania tych wykazów. W art. 3 wniosku zastępuje się ten ustęp ustępem nakładającym na państwa członkowskie obowiązek zamieszczania na publicznie dostępnej stronie internetowej i ciągłego aktualizowania wykazów zatwierdzonych warsztatów i wydanych im kart. Zobowiązuje się w nim również Komisję do opublikowania na swojej stronie internetowej wykazu takich krajowych stron internetowych.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenia (WE) nr 80/2009, (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 165/2014
w odniesieniu do niektórych wymogów sprawozdawczych w dziedzinie transportu
drogowego i lotnictwa**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wymogi sprawozdawcze odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu właściwego monitorowania przepisów i ich prawidłowego egzekwowania. Ważne jest jednak uproszczenie tych wymogów w celu zapewnienia, by spełniały one cel, który został dla nich przewidziany, oraz aby ograniczyć obciążenie administracyjne.
- (2) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009³, (UE) nr 996/2010⁴ i (UE) nr 165/2014⁵ zawierają szereg wymogów sprawozdawczych w dziedzinach transportu drogowego i lotnictwa, które należy uprościć zgodnie

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 47).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

z komunikatem Komisji pt. „Długoterminowa konkurencyjność UE: perspektywa na przyszłość po 2030 r.”⁶.

- (3) Dokładniej rzecz ujmując, art. 12 rozporządzenia (WE) nr 80/2009 nakłada na każdego sprzedawcę systemu komputerowych systemów rezerwacji („KSR”) obowiązek przedkładania co cztery lata, a dodatkowo na wniosek Komisji, sporządzonego w wyniku niezależnego audytu sprawozdania szczegółowo opisującego strukturę własności i model zarządzania.
- (4) Ten obowiązek audytu i sprawozdawczości ma na celu umożliwienie Komisji monitorowania stosowania art. 10 rozporządzenia (WE) nr 80/2009 ustanawiającego szczególne przepisy dla przewoźników macierzystych. Przepisy te mają w szczególności na celu uniemożliwienie przewoźnikom macierzystym dyskryminowania konkurencyjnych KSR oraz uniemożliwienie KSR będącym własnością tych przewoźników dyskryminowania innych przewoźników. Z przeprowadzonej w 2020 r. oceny rozporządzenia (WE) nr 80/2009⁷ wynika, że przepisy dotyczące przewoźników macierzystych mogą być zbędne, ponieważ linie lotnicze nie posiadają już KSR, i nie ma dowodów na to, że będą one starały się je uzyskać, gdyby przepisy te nie istniały. W związku z tym składanie co cztery lata sprawozdań poddanych audytowi nie jest już uzasadnione. Komisja powinna jednak zachować prawo do żądania w koniecznych przypadkach sprawozdań poddanych audytowi, aby w razie potrzeby móc skutecznie egzekwować przepisy dotyczące przewoźników macierzystych.
- (5) Art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 określa wymóg corocznej publikacji sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa na szczeblu krajowym w celu powiadomienia ogółu społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa lotnictwa. Obowiązek ten miał na celu zapewnienie przejrzystości odnośnie do ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w państwach członkowskich, a w szczególności wkładu działań w zakresie badania wypadków w tę sytuację, biorąc pod uwagę kontekst niniejszego rozporządzenia. Stał się on jednak zbędny w związku z corocznym sprawozdaniem ze stanu bezpieczeństwa publikowanym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 72 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁸, który obejmuje cały unijny system lotnictwa, w tym badania wypadków.
- (6) W art. 24 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nałożono na właściwe organy państw członkowskich obowiązek corocznego przesyłania Komisji, w miarę możliwości drogą elektroniczną, wykazów zatwierdzonych instalatorów i warsztatów mogących przeprowadzać instalacje, kontrole, przeglądy i naprawy tachografów oraz wydanych im kart. Następnie Komisja publikuje te wykazy na swojej stronie internetowej.

⁶ COM(2023) 168.

⁷ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=pl](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=pl)

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (7) Połączenie faktu, że karty warsztatowe są ważne przez jeden rok, z faktem, że korespondencja państw członkowskich do Komisji zawiera jedynie przegląd zatwierdzonych warsztatów i wydanych im ważnych kart, oznacza, że w kolejnym roku coraz większa część kart warsztatowych publikowanych na stronie internetowej Komisji nie jest już ważna. Państwa członkowskie powinny zatem być zobowiązane do publikowania tych informacji i ich ciągłego aktualizowania na publicznie dostępnej stronie internetowej. Komisja powinna opublikować wykaz stron internetowych wszystkich państw członkowskich, na których można znaleźć te informacje. Niektóre państwa członkowskie posiadają już przedmiotowe strony internetowe. Obowiązek ten doprowadziłby zatem do zmniejszenia obciążeń administracyjnych zarówno dla Komisji, jak i państw członkowskich, i zmniejszonych kosztów dla zainteresowanych stron poprzez zapewnienie bardziej aktualnej i skutecznej dystrybucji informacji.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 80/2009, (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 165/2014,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 80/2009

Art. 12 rozporządzenia (WE) nr 80/2009 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Komisja może zażądać od każdego sprzedawcy systemu przedłożenia sporządzonego w wyniku niezależnego audytu sprawozdania, wskazującego szczegółowo strukturę własności i model zarządzania. Koszty związane ze sprawozdaniem poddanym audytowi ponosi sprzedawca systemu.”.

Artykuł 2

Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010

Uchyła się art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 996/2010.

Artykuł 3

Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014

Art. 24 ust. 5 rozporządzenia (UE) 165/2014 otrzymuje brzmienie:

„5. Właściwe organy państw członkowskich publikują wykazy zatwierdzonych instalatorów i warsztatów oraz wydanych im kart na publicznie dostępnej stronie internetowej oraz zapewniają aktualizację tych wykazów. Komisja publikuje wykazy przedmiotowych krajowych stron internetowych na swojej stronie internetowej.”.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*